

*Saab Aero X Concept 2006*

**MOTORNYTT** **måndag 7 oktober**

**Föregående** **fredag 4 oktober**

ViBilägare

# 1. Volkswagen och Porsche återkallar

Publicerad 26 september

**Text Maria Dahlin**

**Behöver ändra i systemet som kontrollerar airbags och säkerhetsbälten i Tiguan, Sharan, 911 och Panamera.**




**En mjukvara har utvecklats** för att råda bot på problem med krockkuddar och bältessträckare i bilar från Volkswagen och Porsche. Enligt Reuters påverkas 227.000 fordon globalt och felet består enligt Volkswagen i att krockkuddar och bältessträckare kan aktiveras av misstag när bilen inte är inblandad i en krock, men varningslamporna lyser.

**I Sverige omfattas** 145 fordon av Porsche av återkallelsen. Modellerna är Panamera, Cayman, Boxster och 911, modellår 2016 och 2017.

**Svenska Volkswagen** berättar att 3.048 av deras bilar berörs, och att de är av modellerna Tiguan, Sharan och CC.

Så här beskriver Marcus Thomasfolk, informationschef på Volkswagen, problemet.

*”I isolerade fall har några fordon av modellerna Tiguan, Sharan och CC aktiverade varningslampor vilket då kan resultera i ett deaktiverat airbagsystem. I väldigt sällsynta fall kan, trots detta, de främre krockkuddarna eller bältessträckarna utlösas oavsiktligt. Om det däremot inte finns något fel i styrenheten och varningslampan inte är aktiverad, kommer dock krockkuddarna och bältessträckarna utlösa på avsett sätt när sensorsystemet detekterar en krock.*

*Anledningen till den möjliga oavsiktliga utlösningen är detekteringen av en signal som av kontrollenheten tolkas som en sannolik krocksignal. Krockkuddarnas varningslampa aktiveras om en osannolik signal detekteras, vilket leder till deaktivering av airbagsystemet för att undvika att krockkuddarna löser ut oavsiktligt.*

*För att åtgärda problemet har Volkswagen utvecklat en mjukvara som ska förhindra krockkuddarna eller bältessträckarna från att utlösas vid andra tillfällen än avsett. För detta återkallar Volkswagen 51.200 bilar i Tyskland. Vi har ännu inte fått informationen om hur detta berör svenska bilar, men räknar med att få den inom kort.”*

**Svenska Porsche** har informerat berörda bilägare via brev som gick ut i augusti.
– Lösning finns och det rör sig om cirka 1 timme på verkstad under vilken airbag-styrenenheten programmeras om, alternativt i vissa fall byts, säger Andreas Lundberg på Porsches informationsavdelning.

**Läs mer om**:



Här är Porsches ”billigare” 911 Carrera
Nya Porsche 911 har varit riktigt populär sedan den lanserades. Nu kommer bilen i en billigare variant. Den nya versionen kommer med en mindre motor och erbjuds både som Coupé och Cabriolet.



Provkörning: Porsche 911 Carrera S Cabriolet (2019)
En helt ny generation Porsche 911 Carrera är här, som vanligt starkare, snabbare och allmänt bättre än någonsin. Har den också blivit roligare?



Nercabbat, familjelyx och tvättråd
Avsnitt 116: Vi har provkört Porsche 911 Cabriolet, Mercedes V-klass som familjebuss och så ger Anders och Erik sina bästa tips inför biltvättandet. 1

RECHARGE

## 2. Glädjebeskedet: Nu kan du privatleasea en Tesla Model 3

**Av Patrik Lundin**, Publicerad 2019-09-28, 09:10

**Privatleasing är typ av bilägande som hela tiden ökar i popularitet. Bekymmersfritt, enkelt och bekvämt med en fast månadskostnad är argument som vi hör från våra läsare.**

**Många har också efterlyst möjligheten att privatleasea en Tesla Model 3. Den möjligheten har inte funnits hos Tesla själva, utan man har i så fall fått vända sig till externa leasingföretag.**



**Men nu har Tesla tagit** saken i egna händer och erbjuder nu möjligheten att privatleasea en Model 3 i två, tre eller fyra år – med körsträckor på från 1.500 mil per år upp till 3.000 mil per år.

Long Range AWD eller Standard Range Plus RWD är de modellerna som går att välja. Från-priset är 5.874 kronor i månaden för en Standard Range Plus RWD upplagt på fyra år med 1.500 mil per år i körsträcka.



**I privatleasingsammanhang** är annars 3 år och 1.500 mil per år standard. Väljer man det upplägget kostar Standard Range Plus RWD 6.395 kronor per månad och en Long Range AWD 8.294 kronor i månaden.

Valmöjligheterna är inte jättemånga, men det finns en del. Dels färgen på bilen, där alla förutom Pearl White innebär ett påslag på mellan 220 och 430 kronor i månaden beroende på färg. Vinterhjul kostar 400 eller 800 kronor per månad beroende på om du väljer 18- eller 19-tumsfälgar. Något av det måste du göra, vinterhjul går nämligen inte inte att välja bort.

**Interiörmässigt är det** bara svart som gäller och Standard Autopilot ingår utan extrakostnad. Det gör även 18-tums sommarhjul. Vill du ha 19-tummare kostar det ytterligare 370 kronor per månad.

Till mångas glädje går det att få sin privatleasade Tesla Model 3 med dragkrok både till Long Range och Standard Range Plus. Det kostar 200 kronor extra i månaden.

**Vi har sammanställt** en formel för att du ska kunna veta om du gör en bra deal på ditt privatleasingavtal som vi kallar för "Leasingpris per nybilstusenlapp". Enligt vår kalkyl är ett pris från 400 kronor per nybilstusenlapp och nedåt en bra deal.

När vi stoppar Teslas privatleasingserbjudande för båda bilarna får vi priserna 400 kronor per nybilstusenlapp för Standard Range RWD och 435 kronor för Long-Range AWD. Med andra ord ganska fördelaktiga erbjudanden för dig som privatleasingkund.

**Teslas privatleasingssida** hittar du här.




**Bilekonomi: Smart metod att räkna på privatleasing – spara tusenlappar och undvik fallgroparna**
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT



**Svenska priserna klara för Polestar 2 – så mycket kostar nya elbilen**

**SVENSKA DAGBLADET**

## 3. Sony och Yamaha gör självkörande låda ihop

**Daniel Östlund** Publicerad 2019-09-28

**Morgondagens transporter ska köra sig själva. Det tror i alla fall elektronikjätten Sony, som tagit hjälp av Yamaha för att utveckla ett självkörande fordon.**




*Som ett fotobås på hjul, täckt av reklamskärmar, kommer det litiumdrivna fordonet upp i 19 km/h.*

**Till vardags kanske** man förknippar Sony med annat än just bilar. Men de vill omsätta sitt elektronikkunnande i morgondagens transportlösningar. Till sin hjälp har man tagit fordonstillverkaren Yamaha och resultatet, som ser ut som ett fotobås på hjul, heter SC-1 "Sociable Cart".

Bilen, eller vad man nu ska kalla den, saknar fönster. I stället har den skärmar som ska visa hur omgivningarna ser ut, eller vad man nu vill titta på. Utsidan är också skärmbeprydd och med hjälp av artificiell intelligens, som bedömer kön och ålder på de som befinner sig bredvid bilen, ska de visa målgruppsanpassad reklam.

**Något fartmonster** är det inte fråga om. Sony säger inte särskilt mycket om drivlinan, mer än att SC-1 drivs av ett litiumjonbatteri och att den har en toppfart om högst blygsamma 19 kilometer per timme.

Några planer på att faktiskt saluföra bilen finns inte.

Under de närmaste månaderna kommer Sony och Yamaha att visa upp SC-1 i "roliga" sammanhang, som på nöjesparker, golfbanor och andra kommersiella anläggningar. Några planer på att faktiskt saluföra bilen finns inte, inte ens på sikt, utan den ska ses som en marknadsföringsaktivitet från de båda företagen. Den första prototypen lär faktiskt redan rulla, på den lilla ön Okinawa.

*Daniel Östlund är redaktionschef på branschtidningen Motor-Magasinet.*

ALLT OM BILAR

## 4. Honda upphör med dieselmotorer – borta 2021

Publicerad 28 sep 2019 13:30

**2025 ska alla bilar som Honda säljer på europeiska marknaden vara elektrifierade. Det betyder att tillverkaren kommer fasa ut sina dieselmotorer fram till 2021.**




*Fram till 2021 fasar Honda ut dieselmotorn.*

I samband med avtäckandet av elbilen Honda e under Frankfurtsalongen presenterade tillverkarens sin strategi rörande elektrifiering. 2025 ska alla bilar man säljer på den europeiska marknaden vara elektrifierade. Ett första steg gjordes med hybriden CR-V, ett andra med elbilen Honda e och ett tredje görs nästa år med nya Jazz som bara kommer hit i hybridutförande.

**LÄS MER:** Fiat/Chrysler köper Teslas utsläppsrätter

**Fasar ut dieselmotorerna till 2021**

Precis som hos andra biltillverkare pratades det inte ett ord om dieselmotorer men nu har man gjort klar att de fasas ut från den europeiska marknaden 2021. Anledningen är hårdare restriktioner för motortypen samt allt mindre efterfrågan, enligt uppgifter i Reuters.

Till 2025 ska dessutom antalet modeller kapats till en tredjedel av dagens för att spara tio procent av tillverkningskostnaden. De insparade pengarna ska läggas på forskning och utveckling av ny teknik.

**LÄS ÄVEN:** Minskad lönsamhet – då kapar BMW dieselmotorer

**Av Peter Klemensberger**

ALLT OM BILAR

## 5. Toyota tvingar BMW att ge fler hästkrafter till Z4

Publicerad 28 sep 2019 17:00

**Den amerikanska versionen av BMW Z4 M40i har 382 hästkrafter. Mer än den europeiska versionen, på grund av WLTP. Dock kan det vara på väg att ändras efter ett dragrace mellan BMW Z4 M40i och Toyota Supra.**



Den amerikanska versionen av BMW Z4 M40i producerar 382 hästkrafter, men inte i Europa. Eftersom den nya mätmetoden för koldioxid, WLTP, introduceras nästa år inom EU tvingade det BMW att sänka effekten på sin europeiska version av BMW Z4 M40i. Det betyder att modellen i Europa enbart producerar 342 hästkrafter.

**LÄS MER:** Toyota Supra är tillbaka i The fast and The furious

**Dragrace med Toyota Supra**

Enligt Carbuzz kan detta snart ändras. För en tid sedan var det tydligen ett dragrace mellan en Toyota Supra och BMW Z4 M40i. De är systermodeller även om de inte tillhör samma märke.

Det visar sig att Supran producerar mer effekt än den bayerska modellen och det är inte BMW nöjda med. Snart kommer tillverkaren öka effekten upp till den amerikanska versionen. Enligt källor ska den mer kraftfulla motorn börja erbjudas i december. Därmed kommer 0-100 km/h förbättras från 4,6 sekunder till 4,1. Det är dock inget som BMW har bekräftat.

**LÄS ÄVEN:** Regeringen räddar Volvos laddhybrider undan skatten

**Av Anders JS Nilsson**

ViBilägare

## 6. Maserati planerar elektrisk framtid

Publicerad I 2019-09-27 9:44 **Text Maria Dahlin**

**Nästa år kan vi vänta oss sportsedanen Ghibli med hybriddrift.**



**Italienska biltillverkaren Maserati** har offentliggjort sina produktplaner för kommande åren och de kommer att satsa på elbilar och hybrider. 2020 kommer Maseratis första elektrifierade bil, en hybridversion av existerande modellen Ghibli.

**Nästa år blir det också** premiär för en helt ny Maseratimodell, en eldriven sportbil. Kanske kan det vara konceptet Alfieri, men eldriven istället för ursprungsversionen med V8-motor. Suven Levante och sportsedanen Quattroporte får sig en översyn under 2020.

**Näst på tur** står vad Maserati valt att kalla en DUV eller ett ”utility vehicle”. Det kan röra sig om något besläktat med suven Levante. Maserati skriver i sin produktplan att alla nya generationer av deras bilar och nya modeller som presenteras kommer att finnas tillgängliga som elbilar.

**Det ska även satsas** mycket på självkörande och att både uppdateringar av modeller och nya bilar kommer att avancera till nivå 3 av autonomi med egna filbyten och möjligheten att bilen kan stanna själv vid sidan av vägen vid en nödsituation.

**Fiat Chrysler** som äger Maserati, kommer mellan 2019-2021 att investera i att elektrifiera 12 av sina produkter. Förutom Maseratis nyheter kan vi också förvänta oss en elversion av Fiat 500.




**Läs mer om:**

Maserati finputsar Ghibli
Efter fyra år får den italienska sportsedanen en uppdatering och ett tilläggsnamn. 5

Fiat Chrysler kan bli kinesiskt
Bilföretag i Kina sägs vara intresserade av en försäljning. 8

Maserati blir elektriskt 2019
Fiat Chrysler tar tag i elektrifieringen av sina bilar, och Maserati ska leda den utvecklingen. Det säger Fiat Chryslers VD Sergio Marchionne. 3

Maserati Levante – pris och motorer
Tidigare har vi fått se exteriörbilder på Maseratisuven. Nu får vi även veta hur insidan ser ut, samt pris och motoralternativ. 10

Levante – Maseratis första suv
Nu visar Maserati bilder på sin första suv som ska heta Levante. 13

Klassikern: Maserati Biturbo
Ny kostade Maserati Biturbo som fem vanliga bilar. I dag kan du hitta en för 30 000 kronor.

ALLT OM BILAR

## 7. Prestandaversion av Jaguars elbil bekräftad

Publicerad 29 sep 2019 13:30 **av Peter Klemensberger**

**Prestandaversionen av Jaguar I-pace är bekräftad, men det dröjer innan den släpps eftersom den inte är schemalagd än.**




En prestandaversion av Jaguar I-Pace bekräftas av avdelningschefen Michael Van der Sande. Men det kommer dröja innan den officiellt presenteras, modellen är inte schemalagd än.

Våren 2018 kom Jaguars första eldrivna modell, crossovern I-Pace, och genast började en prestandaversion komma på tal. SVR kallas de på Jaguar-vis då dessa ansvaras av avdelningen SVO – Special Vehicle Operations. Nu är en sådan version bekräftad av avdelningschefen Michael van der Sande.

Jaguar I-Pace är inte direkt en långsam bil, 0-100 km/h klaras av på 4,8 sekunder men en prestandaversion kan mycket väl kapa tiden till 1,8 sekunder. Det har Jaguar tidigare menat men är samtidigt oroliga för att det är för bra prestanda.

**LÄS MER:** Jaguar startar racingserie för nya elbilen I-Pace

**Supportklass till Formel E**

Modellen utgör supportklass till Formel E och där har man lärt sig en hel del, säger Michael van der Sande till Autocar. Cykeln för batterierna är i racing helt annorlunda och en hel del kunskap har snappats upp rörande värmeutveckling och mjukvaruoptimering. Kunskap som man nu tar med sig till gatbilarna. Bilarna i eTrophy, som serien heter, har dock inte trimmade motorer, fokus har legat på chassiutveckling.

En prestandaversion av I-Pace kommer men är ännu inte schemalagd. För den ligger mer volymfokuserade uppdrag för SVO som även rör laddhybridteknik.

I-Pace har sålts i över 9 000 exemplar, SVO byggde eller modifierade 6 000 bilar förra året.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 8. Provkörning av Skoda Kamiq 1,0 TSI 115 hk

**Oskar Krüger** 28 september 2019

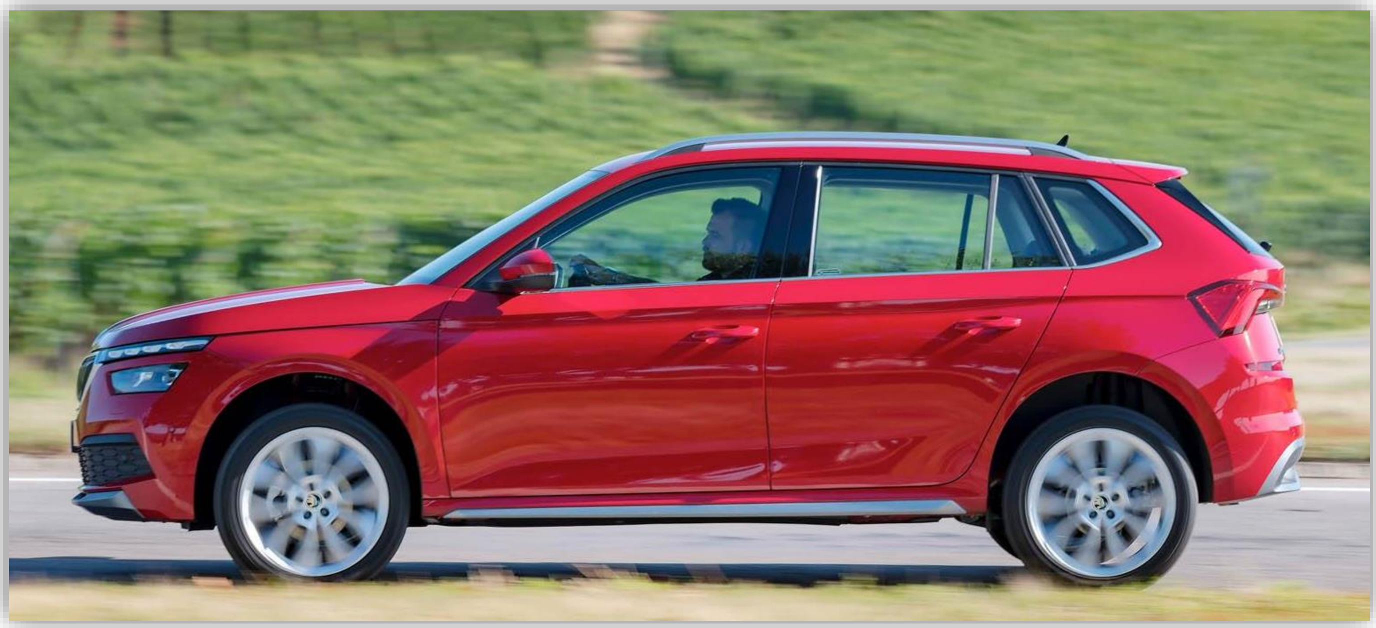
**Kamiq är Skodas tredje och minsta suv. Vi provkör och frågan är given: är Kamiq av samma testvinnande material som Karoq och Kodiaq?**




Skoda målar in sig i ett hörn och gör det svårare än nödvändigt att hålla isär de olika suvarna. Alla tre börjar på K och slutar på Q och det är inte helt lätt att ordna Kodiaq, Karoq och Kamiq i storleksordning. Modellnamnen är dock inte enbart en lek med bokstäver utan de härstammar från språket som talas av inuiter i norra Nordamerika.



*Att extrautrusta en suv med ett sportchassi som både sänker- markfrigången- med 10 mm och adderar eljusterbara stötdämpare är helt klart kontroversiellt. Men just det har Skoda gjort med min bil och resultatet är bra.*



*Skoda Kamiq har goda köregenskaper,*
*men främsta köpargumentet är dess praktiska egenskaper.*

Kodiaq kommer från ögruppen Kodiak Islands men även från världens största brunbjörn, kodiakbjörnen. Karoq är en kombination mellan språkets ord för bil och pil. Och Kamiq betyder något som passar perfekt.

Utanför Basels flygplats, belägen på gränsen mellan Frankrike och Schweiz, står ett färgglatt gäng. Utseendet påminner tydligt om Karoq och Kodiaq. Men modellen som Kamiq främst liknar är nog Skoda Scala, golfklassaren som presenterades i slutet av fjolåret. Ett logiskt fenomen då det är Scala som Kamiq grundar sig på.

Bägge modellerna använder sig av Volkswagen-koncernens plattform MQB-A0. Samma plattform som även används av syskonbilarna Volkswagen T-Cross och Seat Arona. I syskontrion är Kamiq den klart största med sin karosslängd på 424 cm. Det är en påtaglig skillnad mot T-Cross 411 och Aronas 414 cm. Men samtidigt är Kamiq tolv cm kortare än Scala. Något förvånande är att Kamiq även är längre än Volkswagen T-Roc, om än bara med en ynka centimeter. Suvdjungeln har vuxit sig riktigt tät…

När vi rabblar karosslängder passar jag på att nämna att Kamiq faktiskt är fyra cm längre än gamla lådformade Skoda Yeti. Men på höjden är Kamiq avsevärt mycket lägre. Jämför Kamiqs 153 mot Yetis 169 cm! Så visst har begreppet om suvar förvridits mycket de senaste åren.

Att Kamiq, likt T-Cross och Arona, saknar möjligheten att utrustas med fyrhjulsdrift är inte något ovanligt i klassen. Och det visar återigen att prioriteringarna hos suvar har ändrats radikalt de senaste åren. Den enda stoltheten Kamiq har sett i ett suv-perspektiv är en skaplig markfrigång: 18,8 cm. Ett skönt mått att ha när asfalten försvinner efter det slitna fartguppet – höjdskillnaden blir skadligt hög för en vanlig bil men svackan sväljs odramatiskt med en djupnigning.

Den lilla byn jag passerar är ett kort avbrott i den häftiga klättringen där smala, nyasfalterade vägar leder uppåt toppen likt rallyvägar. Det vibrerar när motorn kämpar i uppförsbacken ut ur en av många hårnålar. Med spaken till den manuella växellådan i högerhanden tar det emot att lägga i ettan in i svängen så tvåans växel får duga även om motorn tydligt inte trivs att gå lägre än 2 000 varv/min under belastning.

Provkörningsbilen är en TSI 115 (115-hästkrafter stark bensinare), den svagaste och billigaste versionen som tas in i Sverige. Om vi bortser från G-Tec, gasbilen med 90 hästar som kommer under nästa år.



*Interiören är lättbegriplig och kvalitetskänslan är hög.*

TSI 115 är en trecylindrig enlitersmotor med turbo och just turbon ger motorn ett bra vridmoment från låga varv och det märks en tydlig gräns runt 2 000 varv där motorn vaknar till. Turbon har en tydlig fördröjning på låga varv men när kraften väl kommit är kraftutvecklingen linjär hela vägen upp till rödmarkeringen. Det gör att motorn passar bra till en manuell låda, den i Kamiq är lätthanterlig utan att vara särskilt inspirerande. Dubbelkopplingslåda finns som tillval för 14 500 kr.

Den trecylindriga motorkonfigurationen tillför ett rivigt motorljud som adderar en del känsla vid mer aktiv körning utan att tära på komforten. Motorn arbetar tyst under konstant hastighet och svaga accelerationer. För den som vill ha mera motor kommer Kamiq även med en 150-hästars bensinare. Och för den som vill köra snålare finns ett dieselalternativ, även den på 115 hästkrafter.

Efter att ha klättrat upp på 1 300 meters höjd över havet sluttar det nu nerför och Kamiq bjuder på ett roligare beteende än jag hade väntat mig. Att extrautrusta en suv med ett sportchassi som både sänker markfrigången med tio mm och adderar eljusterbara stötdämpare är helt klart kontroversiellt. Men just det har Skoda gjort med min bil och resultatet är bra.

I vanligt läge är stötdämpningen fast utan att vara obekväm över den bitvis grova asfalten. I Sport-läget känns det skillnad – positivt, när det bjuds på vägar som dessa! Styrningen blir trögare och här upplevs väldigt lite suvkänsla när jag enkelt placerar bilen in i svängarna, precis vid asfaltskanten så gruskornen smattrar i hjulhusen.

Bakom ratten känner jag mig snabbt hemma – här ser det i stort sett ut som det gör i alla modeller från Skoda. Lätt att ta till sig, modernt och snyggt. Positivt för Kamiq är att Skoda inte snålat med utrustningen trots att det är en av märkets billigaste modeller. Parkeringssensorer bak, trådlös Apple CarPlay, adaptiv farthållare och elhissar fram och bak är standardutrustning.



*Kamiq har inte fått tredelat baksäte utan får nöja sig med en 60/40 fällning.*

Ett litet minus ska Skoda ha för stolarna, eller rättare sagt för en snål justermån. Jag behöver nämligen ha förarstolen i det främsta läget, sen är sittdynan något för lång. Jag är 166 cm lång och ni som är kortare borde definitivt provsitta innan ni lägger en order.

Med Kamiq har Skoda träffat rätt med det mesta, det är en trevlig bil och som vanligt bjuder Skoda på mycket utrymme, smarta lösningar och en bra helhetskänsla. Men det är två saker som gör mig tveksam. För det första är det priset – 215 400 kr är ett högt instegspris jämfört med konkurrenterna. Exempelvis kostar Kia Stonic(100 hk) 187 700 kronor (kampanjpris 169 900), Renault Captur (90 hk) 164 900 kronor (kampanjpris 144 900) och Seat Arona (95 hk) 181 900 kronor (kampanjpris 169 900).

Sen borde en bil som kommer 2019 erbjudas med elektrifierad drivlina. Men Kamiq kommer inte ens som mildhybrid. Det är dåligt och det är tydligt att Skoda ligger lägst i prioritet hos Volkswagen-koncernen gällande elektrifiering.

## Det här är nytt!

**Ny modell**
Kamiq är en helt ny modell som tar platsen som Skodas minsta suv.

**Markfrigång**
18,8 cm är klassledande inom Skoda. Animerad blinkers. Kamiq är Skodas första modell att få en löpande blinkers indikation.

**Dörrskydd**
En plastbit som fälls ut för att skydda dörruppslag är Kamiq först med i segmentet.



*Bakrutan har en skaplig lutning men bagaget rymmer alltjämt 400-1 395 VDA-liter.*

**Modeller och priser**

- Ambition 1,0 TSI 115 hk 6-växlad manuell, från 215 400 kronor.
- Ambition 1,0 TSI 115 hk 7-växlad DSG, från 229 900 kronor.
- Ambition 1,6 TDI 115 hk 7-växlad DSG, från 261 700 kronor.
- Style 1,0 TSI 115 hk 6-växlad manuell, från 233 900 kronor.
- Style 1,6 TDI 115 hk 7-växlad DSG, från 280 200 kronor.
- Style 1,0 TSI 115 hk 7-växlad DSG, från 248 500 kronor.




*Digital instumentering kostar 4 200 kronor extra och är ett givet tillval.*
*Tydligt, justerbart och snyggt.*



*Smarta skydd som fälls ut när dörren öppnas. En idé vi även har sett hos Ford.*

## Skoda Kamiq 1,0 TSI 115 hk

**Pris**
215 400 kronor, säljs nu, första kundleverans november.

---

**Motor**
Bensin. Tvärställd 3-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 74,5/76,4 mm, cylindervolym 999 cm3. Max effekt 115 hk (85 kW) vid 5 000-5 500 r/min, max vridmoment 200 Nm vid 2 000-3 500 r/min.

---

**Kraftöverföring**
Motor fram, framhjulsdrift. 6-växlad manuell låda, alt. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

---

**Fjädring/hjulställ**
Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

---

**Styrning**
Elservo. Vändcirkel 10,1 meter.

---

**Bromsar**
Skivor fram, trummor bak. Antisladdsystem.

---

**Hjul**
Lättmetallfälg. Fälgbredd 6 tum, däck i. u.

---

**Mått/vikt (cm/kg)**

Axelavstånd 265, längd 424, bredd 179, höjd 155, spårvidd f/b 153/152. Markfrigång 18,8. Tjänstevikt 1 390, maxlast 431, max släpvagnsvikt 1 200. Tank 50 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 400-1 395 liter.

**Fartresurser**
Acceleration 0-100 km/h 9,9 s, toppfart 194 km/h.

**Bränsleförbrukning**
(NEDC): Blandad körning i. u. $CO_2$ 116 g/km. Bränsleförbrukning (WLTP): Blandad körning 0,59 l/mil. $CO_2$ 134 g/km.

**Garantier**
Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år.

**Skatt**
2 082 kronor per år de första tre åren, därefter 470 kronor per år.

## Rivaler




**Volkswagen T-Cross 1,0 TSI 95 hk**
T-Cross är betydligt kortare än Kamiq men de bägge delar plattformen MQB-A0. Detta är ett sällsynt fall där Skodan är dyrare än ”motsvarande” Volkswagen.
Pris: 199 900 kronor.




**Kia Stonic 1,0 100 hk**
Stonic är mindre och har inte lika praktiska former. Finns inte heller med fyrhjulsdrift men Stonic är 45 500 kr billigare än Kamiq.
Pris: 187 700 kronor (kampanj 169 900).

GALLERI
**Skoda Kamiq**
**47 bilder**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 9. Provkörning av Hyundai Ioniq Electric

**Glenn Lindberg** 29 september 2019

**Snusförnuftiga Hyundai Ioniq Electric är en smart paketerad elbil till rätt pris. Att den nu tar dig 311 km på fulladdat batteri gör den ännu mer attraktiv, men samtidigt är konkurrensen tuffare än någonsin.**




När en biltillverkare i dag lanserar en ny modell är det mer regel än undantag att den förutom traditionell bensin- eller dieseldrift även erbjuds med någon form av hybridisering eller som ren elbil. För även om fossilbilar fortfarande dominerar i försäljningslistorna, krävs åtminstone ett löfte om att ”laddhybriden kommer inom kort” för att inte hamna i skamvrån.

Inte ens när rykten florerar om att sportbilsikonen Porsche 911 ska komma som laddhybrid tycks ögonbryn höjas. Det ligger helt enkelt i tiden.

Därför känns det i dag främmande att Hyundai Ioniq var första bil i världen att lanseras med tre olika drivlinor – hybrid, laddhybrid och ren el – och detta bara för tre år sedan! Det, kombinerat med säkra köregenskaper och ett vettigt pris, gjorde att den då knep första plats i Teknikens Världs Stora Bilpris 2017.

Nu tre år senare är det dags för en uppdatering och den största förändringen har skett hos den rena elmodellen. Batterikapaciteten har ökat från 28 kWh till 38,3 kWh vilket har gett en räckvidd på 31 mil i tuffa WLTP-körcykeln. Även om räckvidden tidigare sas vara 28 mil, var en mer realistisk siffra 20 mil i verklig körning.

Den tidigare helt igentäppta fronten har nu två luckor som vid behov öppnas automatiskt för kylning av synkronmotorn. En grå slaskig novemberdag i Sverige lär luckorna dock förbli stängda – tänk snarare full gas uppför branta alpvägar en het sommardag. Batteriet är nu också vätskekylt från att tidigare varit luftkylt, då tätare packningsgrad i batteriet genererar mer värme, framför allt vid laddning.



*Infotainmentskärmen har vuxit och mittkonsolen undertill är omgjord.*
*Tydlig och bra funktion.*

På de flacka landsvägarna utanför Amsterdam visar Hyundai Ioniq Electric sig från sin bästa sida. Bilen är inget under av komfort, ett visst vägbuller letar sig in i kupén, men körkänslan är sansad och styrningen fjäderlätt men bra. Fokus ligger inte på sport utan förnuftig återhållsamhet.

Topphastigheten är strypt till 165 km/h och 0-100 km/h tar fortfarande långsamma 9,9 sekunder – trots att motorn nu är några hästkrafter starkare, men nu väger också batteriet mer. Samtidigt är det befriande med en elbil som står för vad den är – en transportör. Bara för att Tesla Model 3 med Dual Motor gör samma resa på 3,4 sekunder är den ingen sportbil.

Efter elva mil av blandad körning med några enstaka fullgasaccelerationer och med aircondition påslagen har en tredjedel av batteriet förbrukats. Färddatorn anger elförbrukningen under resan till 1,2 kWh/mil vilket är imponerande. Hos de flesta andra elbilar krävs eftertanke för att hamna under 2 kWh/mil. Effektivt jobbat, Hyundai!

Interiört har infotainmentskärmen vuxit till 10,25 tum vilket är en välkommen nyhet. Spegling av telefonen görs genom Apple Carplay eller Android Auto. Hyundais egna system Blue Linkhar sedan tidigare funnits i USA och lanseras nu även i Europa. Systemets röststyrning fungerar bra, även om det från användaren kräver viss tillvänjning, men det stora användningsområdet är möjligheten att styra bilen från en app.

Schemalägg kupétemperaturen, övervaka laddningen och lås dörrarna från den egna telefonen. Blue Link är gratis de första fem åren, vilket kan tyckas bjussigt, men samtidigt – ska inte ett sådant här system ingå gratis? Det är ju inte så att fjärrkontrollen till din tv-apparat kostar extra.




*Appen Blue Link kan fjärrstyra vissa funktioner.*

Ioniq Electric är ännu inte prissatt men den svenska importören uppskattar ett prispåslag för uppdateringen på 12 000-15 000 kronor. Inroparen med lägsta utrustningsnivå landar då kring 365 000 kronor. Fortfarande konkurrenskraftigt med tanke på den längre räckvidden då den positionerar sig helt rätt mot storsäljaren Nissan Leaf.

Samtidigt lurar Volkswagen ID.3 runt hörnet – märkets första steg i deras enorma elbilssatsning. Även om den blir aningen dyrare än både Nissan Leaf och Hyundai Ioniq kommer den att sno köpare från dem båda. Tre år sedan första lansering av Ioniq känns som igår, men det är en evighet på elbilsmarknaden.

**Det här är nytt!**
**Större batteri**
38,3 kWh från tidigare 28 kWh ger längre räckvidd.
**Interiör**
Bland annat större infotainmentskärm och andra små förändringar.
**Uppkopplad**
Blue Link gör att du kan fjärrstyra vissa av bilens funktioner från telefonen.




*Nog har väl Hyundais designers sneglat på hybridfarfar Toyota Prius?*



*Efter elva mil av blandad körning med några enstaka fullgasaccelerationer och med aircondition påslagen har en tredjedel av batteriet förbrukats.*

## Hyundai Ioniq Electric

**Pris** Ej prissatt, säljstart senare i höst 2019.

---

**Motor** El. Synkronmotor 136 hk (100 kW), max vridmoment 295 Nm, batterityp litiumjon, 38,3 kWh.

---

**Kraftöverföring** Motor fram, framhjulsdrift. Direktdrivande automatlåda.

---

**Fjädring/hjulställ** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

---

**Styrning** Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,6 meter.

---

**Bromsar** Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

---

**Hjul** Lättmetallfälg. Fälgbredd 6,5 tum, däck 205/60 R16.

**Mått/vikt (cm/kg)** Axelavstånd 270, längd 447, bredd 182, höjd 145, spårvidd f/b 156/156. Markfrigång 14,5. Tjänstevikt 1 575, maxlast 395, max släpvagnsvikt 0. Bagagevolym (VDA-liter) 357-1 417 liter.

**Fartresurser** Acceleration 0-100 km/h 9,9 s, toppfart 165 km/h.

**Elförbrukning** (WLTP): Låg hastighet i.u kW/mil, medium hastighet i.u kW/mil, hög hastighet i.u kW/mil, extra hög hastighet i.u kW/mil, blandad körning i.u kW/mil. CO2 0 g/km. Räckvidd 31,1 mil.

**Garantier** Nybil 5 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 5 år, assistans 5 år, 8 år batteripaketet.

**Skatt**
360 kronor per år.

## Rivaler




**Volkswagen ID.3**
Ursprungspriset kring 20 000 euro har med tiden justerats upp rätt rejält, men blir trots det en stenhård utmanare i klassen. Första steget i märkets elbilssatsning förväntas bli en succé.
Pris: Ännu ej prissatt.




**Nissan Leaf**
Minsta batteriet på 40 kWh ger ungefär samma räckvidd som Ioniq Electric. Världens mest sålda elbil och lika välkammad som en förstaklassare.
Pris: 397 000 kronor.

GALLERI
**Skoda Kamiq**
**47 bilder**

## 10. Dra alltid åt handbromsen – annars kan automatlådan gå sönder

**Av Pär Brandt**, Publicerad 2016-08-16 09:19, uppdaterad 2019-09-29, 14:36

**En onödig miss som kan kan kosta dig över 50.000 kronor att reparera. Har du koll? De flesta som kör en bil med automatlåda är helt omedvetna om hur nära de är att förstöra transmissionen. Men lösningen är enkel.**




*Det är i P-läget som automatlådan är oväntat känslig,*
*en nyhet för de flesta bilförare som aldrig använder handbroms.*

***FILM**:* [***https://youtu.be/uh0Cbv4fmFA***](https://youtu.be/uh0Cbv4fmFA)

**När man parkerar en bil** med automatlåda ska växelväljaren läggas i P-läget. Då står bilen still och rullar inte iväg, även utan hjälp av handbromsen. Det är också i P-läget som man kan ta ut tändningsnyckeln.

Det här vet alla bilförare, men vad väldigt många missar är att man också måste dra åt handbromsspaken. Kan tyckas onödigt, men det finns minst två goda skäl till att lära sig denna nya vana. Ni som har en nyare bil med elektrisk parkeringsbroms behöver bara "anstränga" ett finger, men glöm inte bort det.

**Automatlådor – både de konventionella** automaterna och dubbelkopplingslådorna – har blivit allt mera populära bland nybilsköparna. Men här i Europa har vi inte samma vana vid automatlådor som exempelvis i USA, där den typen av transmission varit helt dominerande sedan 60-talet.

Många amerikanska bilägare har den hårda vägen fått lära sig att inte bara lägga växelväljaren i P-läget, utan också dra åt handbromsen. Även om bilen inte rullar iväg i P-läget så är den mekaniska konstruktionen som stoppar transmissionen så klen att det inte behövs speciellt mycket för att den ska gå sönder.

**Konstruktionen är olika men** ofta består "stoppet" av en pinne eller en tapp som mekaniskt låser ett kugghjul vid utgående axeln i automatlådan. Det kan ibland räcka med att parkera i backe och dra ner växelväljaren till drive för att pinnen/tappen ska slås av. Ett exempel på hur tappen ser ut finns i videon, upptill på sidan.

En annan vanlig olyckssituation är en bil som parkerats vid trottoaren och där blivit påkörd av en annan bil som misslyckats med sin fickparkering. Tyvärr kan det bara behövas en liten "knuff" på en bil med automatlåda för att transmissionen ska gå sönder.

**Det finns även fall som** berättats för oss där någon bromsat in hastigt vid parkering, slagit i P-läget och sen hoppat ur bilen – som fortfarande "vaggat" lite fram och tillbaka i fjädringen – vilket varit tillräckligt för att slå sönder spärren.

Parkeringsläget spärrar då inte längre bilen men det är det lilla problemet. Det stora problemet är att den avslagna detaljen kan fastna i kugghjul och slå sönder ännu fler delar inuti automatlådan. Då handlar det inte längre om reparation utan byte av hela automatlådan, något som kan bli väldigt dyrt. Hur dyrt beror på försäkringen, körsträcka och eventuell maskinskadegaranti samt självrisk på dessa. Att byta hela automatlådan på egen bekostnad kostar inte sällan över 50.000 kronor.

**Förutom risken att slå sönder** automatlådan finns det ett annat bra skäl till för att dra i handbromsen: den behöver "gymnastik". Handbromsen får inte skötas med hydraulik (då riskerar man att tappa bromskraft efter några dygns stillastående) som resten av bromssystemet utan handbromsen aktiveras mekaniskt, oftast via vajer. Det gäller även för elektrisk handbroms.

Både stålvajern och själva bromsbackarna samlar smuts och efter några saltstänkta vintrar kan rosten vara betydande. Men genom att använda handbromsen dagligen nöter man bort smuts och korrosion. Använder du bara handbromsen en gång per år, när bilen besiktigas, är risken uppenbar att den rostat ihop och inte fungerar. Det kan kosta några tusenlappar på verkstaden att få handbromsen att lira igen.

**Hädanefter finns det ingen ursäkt** – använd alltid handbroms vid parkering, även om din bil har automatlåda. Då riskerar du inte att få en väldigt stor och väldigt tråkig utgift – helt i onödan!



Bilmärkena med överlägset bäst verkstäder – hyllas av ägarna



Vi granskar: Så mycket kostar bilens service – stora skillnader



Vanliga fel som du och andra gör vid biltvätt

ALLT OM BILAR

## 11. 42 procent tror att elbilen drivs av bensin

Publicerad 29 sep 2019 17:00

**Elbilen omgärdas av många fördomar och mycket okunskap, det visar en undersökning som gjorts på uppdrag av Ford. Till exempel tror 68 procent av européer att elbilar inte kan dra släp.**



Trots att elbilen blir allt vanligare så cirkulerar en hel del fördomar om biltypen. Dessa och ren okunskap om elbilen framkommer tydligt i en undersöknings gjord i USA, Kina och Europa på uppdrag av Ford.
Den visar att 90 procent av de tillfrågade i Europa och USA inte tror att en av elbilens fördelar är snabb acceleration. När det gäller amerikanarna tror 42 procent att elbilar behöver tankas med bensin eller annat bränsle, 80 procent hävdade att de inte skulle köra elbil i extremt väder samt 65 procent att de inte skulle välja en elbil om de sökte fyrhjulsdrift.

**LÄS MER:** Volvo bekräftar: Då kommer första elbilen

**Två tredjedelar tror att elbilen inte kan dra släp**
67 procent av amerikanaren och 68 procent av européerna trodde inte att elbilar är kapabla att dra släp. På den punkten ger Ford svar på tal genom klippet nedan ????där en eldriven F-150 drar ett släp på en miljon punds – 453 592 kg.
Faktum är att Ford har svar på alla dessa fördomar och missförstånd. Ted Cannis, koncernens globala chef rörande elektrifiering, menar att utbildning är en bit som saknas i elbilspusslet och på sajten Medium har han publicerat en artikel som vill lära upp. Naturligtvis med Ford i fokus även om man ännu inte har en eldriven personbil på marknaden.

**LÄS ÄVEN:** Spanska märket visar upp nya elbilen i Tyskland

**Av Peter Klemensberger**

auto motor & sport

## 12. Undvik böter – 10 fakta om körning i rondell du måste veta

**Av Pär Brandt**, Publicerad 2017-01-01 08:50, uppdaterad 2019-09-29, 10:23

**Handen på hjärtat, brukar du glömma att högerblinka när du kör ut ur en rondell? Sådant slarv kan kosta 500 kronor i böter och det är ändå ett av de billigare misstagen du kan göra i en cirkulationsplats – som det egentligen heter. Här har du tio fakta som du måste ha koll på, plus några värdefulla tips som hjälper dig att undvika missförstånd vid rondellkörning.**



*I större rondeller, eller cirkulationsplatser som det heter, är det lätt att bilisterna missförstår varandra. Och det finns flera åsikter om vad som är rätt och fel.*

**Att ta sig igenom en rondell** på rätt sätt borde inte vara några problem. Men ändå sker missförstånd och det finns även olika åsikter om vad som är rätt och fel. Något som inte underlättats av att polis, körskolor och domstolar gett delvis motstridiga uppgifter genom åren.

Låt oss därför gå igenom de vanligaste missförstånden och hur de kan undvikas. Då slipper du onödiga böter och kanske kan undvika en olycka. Som vanligt vid all körning gäller de två huvudreglerna: var tydlig och visa hänsyn.

**Hjälp dina medtrafikanter** och ge tydliga tecken, aggressiv körning skapar bara onödig irritation. "Tydliga tecken" betyder att du alltid ska använda blinkers – vilket tyvärr många slarvar med.

Kollisioner i rondeller sker som regel i rätt måttlig hastighet, vilket oftast bara leder till plåtskador, men även dessa kan bli dyrbara för de inblandade. Speciellt om du anses "vållande", då är det du och ditt försäkringsbolag som måste ersätta hela skadan.

**För det första** råder det en viss språkförbistring kring ordet "rondell", vilket är helt dominerande i dagligt tal. Egentligen borde vi säga "cirkulationsplats", då rondellen är den inre runda ytan i mitten som man inte kör på.

För det andra är en rondell i strikt juridisk mening inte en korsning och man svänger inte, utan kör "rakt fram" på en enkelriktad väg med en eller två filer. Det sistnämnda har stor betydelse vid en eventuell olycka, vilket du upptäcker längre ner i artikeln.

**Här nedan listar vi tio fel** som du kan få ordningsbot för (= böter) i en rondell och dess närmaste omgivning. Allra längst ner på sidan har vi samlat några beteenden som inte leder till böter, tvärtom vad många tror är det till exempel inte lag på att blinka vänster i en rondell. Men att vara tydlig i trafiken är aldrig fel, så blinka gärna vänster också.




*Mer än varannan bilförare missar att markera högersväng med blinkers vid färd ut ur rondellen. Kan kosta 500 kronor i böter.*

**1. BLINKA UT.**
Det absolut vanligaste felet i en rondell är att bilister inte "blinkar ut", det vill säga blinkar höger när de kör ur cirkulationsplatsen. Att missa högerblinkers rubriceras som "underlåtenhet att ge tecken", vilket kostar **500 kronor** om trafikpolisen är på det humöret.




*Tänk på att det råder väjningsplikt, båda fordonen inne i rondellen har företräde. Det är alltså inte tillåtet att köra in om ett körfält är ledigt, något som många bryter mot.*

**2. VÄJNINGSPLIKT.**

När man är på väg in i en rondell har man alltid väjningsplikt för de som redan är inne i cirkulation. Att göra en rivstart och tränga sig in i cirkulationsplatsen kan polisen bedöma som ett brott mot väjningsplikten, vilket kostar **2.000 kronor**.

Många rondeller har två körfält och väjningsplikten gäller för båda filerna. Om du stannat och väntar på en lucka för att köra in i rondellen är det alltså *inte* tillåtet förrän det är fritt i båda körfälten. Det här är ett mycket vanligt missförstånd och kan alltså kosta dig **2.000 kronor** om polisen är uppmärksam. Skulle du bryta mot väjningsplikten och det blir en krock är det du som är 100 procent vållande, du eller din försäkring betalar alla skador. Anledningen till att väjningsplikten gäller för båda körfälten är att ett fordon i det inre körfältet bör byta fil till det yttre ganska tidigt innan avfarten börjar – och då ökar förstås riskerna för en krock om ett nytt fordon precis kört in i rondellens yttre fil.

Det finns några ovanliga rondeller i ett par städer där det faktiskt *inte* råder väjningsplikt. Där gäller regeln att bilarna inne i rondellen måste stanna och släppa in fordonen från påfartsgatan. Ett av de mest kända exemplen av det här slaget är Karlaplan, i Stockholm.

**3. BROMSA IN.**

Aggressiv körning fram till rondellen, där föraren i sista sekund bromsar in, är inte tillåtet. Det kan tolkas som "underlåtenhet att tydligt visa avsikt att iaktta väjningsplikt", vilket ger **1.000 kronor** i böter.



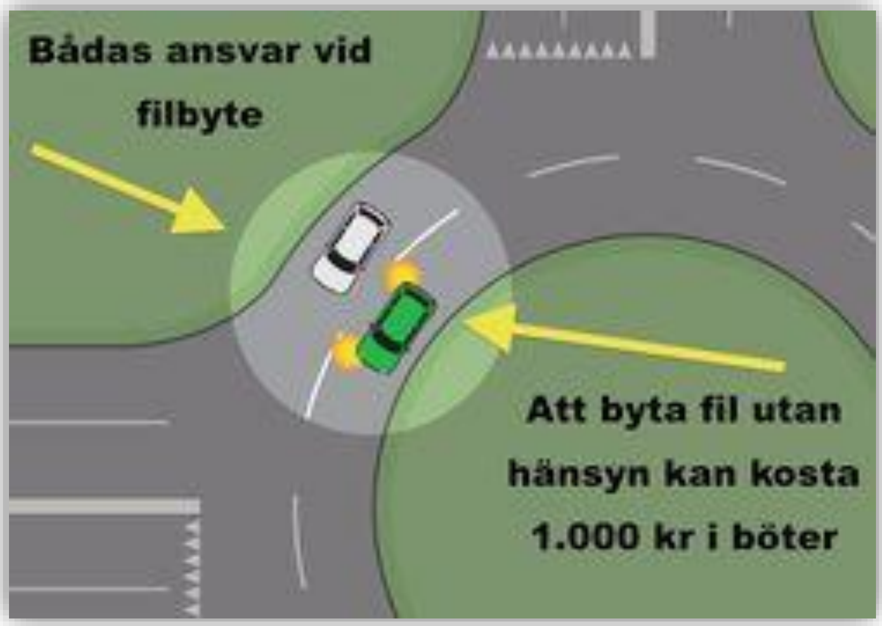

*Mindre rondeller har inte sällan också övergångsställen. När du kör ut ur en rondell kan du hamna "i baken" på en framförvarande bil som står still och släpper över fotgängare. Var uppmärksam!*

**4. HÅLL AVSTÅND.**

Ligger du för nära framförvarande fordon och det blir en sammanstötning finns inga ursäkter – felet ligger alltid hos den bakre föraren som inte haft tillräckligt avstånd för att hinna bromsa. Kör du in i häcken på en annan bil kostar det **2.000 kronor**.

**5. ÖVERGÅNGSSTÄLLE.**

Inne i tätorterna kan mindre cirkulationsplatser ha övergångsställen och förutom bilarna måste du alltså även ha koll på fotgängarna. Att inte stanna för gångtrafikant vid obevakat övergångsställe kostar **3.000 kronor** i böter. Dyraste ordningsboten av alla i den här gruppen. Tänk också på att det förutom övergångsställe kan finnas en cykelpassage som korsar vägen efter utfarten från cirkulationsplatsen, även då måste bilisterna stanna. Sedan hösten 2014 måste fordon lämna företräde när en cykelpassage korsar utfarten ur en rondell. Den informationen har inte nått alla och det finns stor risk för missförstånd, både hos cyklister och bilister.




*Byt från vänsterfil till högerfil i god tid.*
*Men håll koll bakåt, i döda vinkeln.*

**6. BYTA FIL.**

Byter du fil inne i en cirkulationsplats och gör detta utan att ta hänsyn (eller upptäcka) ett annat fordon i filen intill – då åker du på **1.000 kronor** i böter. Filbyte är bådas ansvar och man får inte hindra någon från att byta fil. Men en cirkulationsplats är i juridisk mening inte en korsning, utan en enkelriktad väg (med en eller två filer). Om ett fordon i vänster fil kör över i höger fil och det blir en sammanstötning är det alltid fordonet i vänsterfilen som är vållande till 100 procent. Flera domar från Högsta Domstolen har slagit fast detta.

**7. BUSSFIL.**

Försöker du spara tid till rondellen genom att smita fram i bussfilen (kollektivkörfält) kan polisen bli riktigt sura. Kostar **500 kronor**.

**8. GLÖMMA BLINKERS.**

Du har blinkat höger när du körde ut ur rondellen men glömmer blinkersljuset, som fortsätter att blinka. Om polisen är riktigt petnoga kan det kosta **500 kronor**.



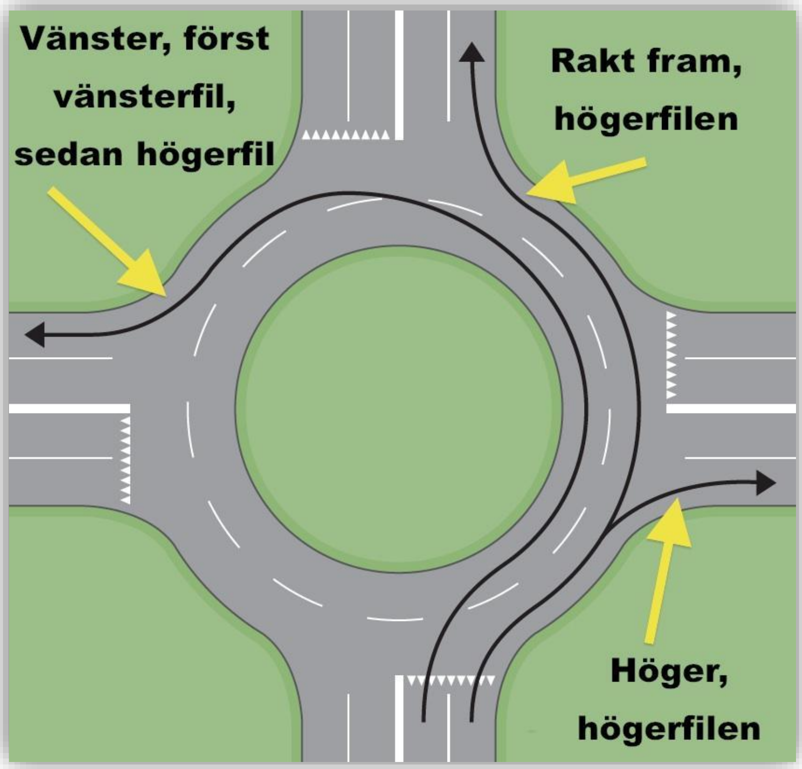

*I tätorterna kan det bli slagsmål med bussarna i rondellerna. Men tänk på att bussarna måste släppas ut från sina hållplatser. Glömmer du det kostar det 1.000 kronor.*

**9. HÅLL FARTEN.**

Att kör för fort är inte tillåtet, det vet alla. Men det är faktiskt också förbjudet att köra extremt sakta, bromsa plötsligt eller hindra andra förare. Kostar **500 kronor**.

**10. SLÄPP FRAM BUSSEN.**

Kör du inne i tätort (50 km/h eller lägre) går det inte att slappna av efter fullbordad rondellkörning. Närmar du dig en busshållplats där bussen precis är på väg ut måste du stanna och släppa ut bussen. Missar du det kostar det **1.000 kronor**.




*Här ser ni de tre rekommenderade sätten att ta sig igenom en rondell enligt påbudsskyltarna.*

**TILL SIST NÅGRA TIPS OCH RÅD**
**– samt sådant som är frivilligt men inte nödvändigt enlig lag.**

**A) BLINKA VÄNSTER.**

Man måste inte blinka vänster i en rondell, men många gör det ändå (betydligt oftare än de blinkar höger) och det markerar trots allt att man ska göra en "vänstersväng" (lite beroende på hur många tillfartsvägar rondellen har). Många körskolor lär ut att man ska blinka vänster, men det finns alltså inget lagkrav.

**B) YTTERSPÅR.**

De flesta större rondeller har två körfält och vid "vänstersväng" finns det inget lagkrav på att köra in i den inre filen. Man kan köra i "ytterspår" hela vägen runt. Många rondeller har så kallade påbudsskyltar som anger vilken fil man ska välja för färd åt olika håll. Men även om det finns påbudsskylt är det inget lagbrott att till exempel ligga i högerfilen hela vägen runt.

Som vi skrev tidigare är en cirkulationsplats i juridisk mening inte en korsning, utan klassas som enkelriktad väg – något som [Högsta Domstolen slagit fast i flera domar](). I strikt juridisk mening svänger man alltså inte vänster utan kör rakt fram, vid avfart (filbyte höger) måste man blinka höger men det finns inget lagkrav på att blinka vänster (något som dock många körskolor ändå rekommenderar).

Det här medför också att den som ligger i vänsterfil och måste göra ett filbyte till höger vid avfart är skyldig att ta hänsyn till de fordon som ligger i högerfilen. Finns det risk för sammanstötning bör fordonet i vänsterfilen fortsätta "framåt", antingen för att ta nästa avfart eller köra ett helt varv runt för ett nytt försök. Skulle det ske en sammanstötning vid filbyte är fordonet i vänsterfilen vållande till 100 procent. Även här finns det flera prejudikat från Högsta Domstolen. Om du ska vara absolut säker på att inte bli vållande vid en olycka är rekommendationen att ligga i högerfilen hela tiden, även om påbudsskyltarna säger annorlunda är det inget lagkrav att följa dom inne i rondellen. Det här låter säkert underligt i mångas öron, men det är Högsta Domstolens beslut som gäller.




*Ett av de viktigaste tipsen, byt till högerfil i god tid innan det är dags att svänga ut ur cirkulationsplatsen. Fordon i högerfilen har alltid företräde.*

**C) BYT FIL I TID.**

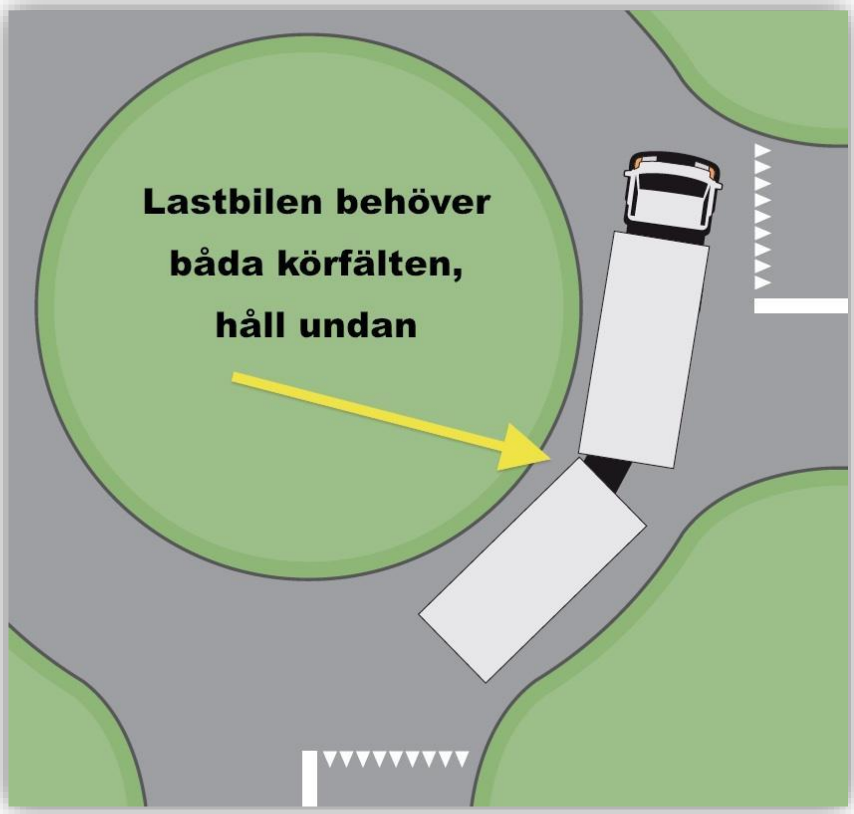
Om möjligt, kör ut ur rondellen från den högra filen. Många missförstånd sker när en förare allt för sent "genar" från vänsterfilen, över högerfilen och sedan ut på rondellens avfart. Byt från vänster till höger fil i god tid. Tänk på att fordon i vänsterfilen alltid är vållande till 100 procent om en olycka sker vid filbyte.

**D) LASTBILAR.**

Tänk på att långa lastbilar med släp ofta inte kan hålla sig till enbart en fil i en rondell. De behöver hela utrymmet och då måste du därför i god tid se till att vara framför eller bakom lastbilen, innan ni är inne i cirkulationsplatsen.

**E) UNDANTAG I EUROPA.**

I en del länder tillämpas högerregeln även i rondeller. Det innebär att de som kör inne i rondellen måste stanna och släppa in de fordon som är på väg in. I Italien finns båda systemen parallellt, i äldre rondeller utan väjningsskylt gäller högerregeln. I Frankrike måste man alltid lämna företräde för trafik till vänster i en rondell och i högtrafikerade områden ska man dessutom lämna företräde för trafik från höger. Att ligga längst ut till höger i en fransk rondell betyder att man ska svänga av, gör man inte det riskerar man att bli påkörd av de som kommer från vänster och vill ut. Som ni förstår är det en god idé att ta reda på vad som gäller innan semesterresan.




*Långa lastbilar med släp behöver mycket plats i sidled, sannolikt båda filerna. Släpp fram de långa fordonen.*

**F) UNDANTAG I SVERIGE.**

I en del svenska städer finns cirkulationsplatser som inte har skylt för väjningsplikt vid infart – man kan likna dem vid en "cirkulär korsning". I dessa undantag gäller högerregeln, precis som i Frankrike måste man alltså stanna och släppa in bilar. Det leder tyvärr ofta till missförstånd med plötsliga inbromsningar när någon håller på sin rätt och kör rakt in i rondellen. En av de mest kända av dessa rondeller är Karlaplan i Stockholm, från början byggd med inte mindre än elva avfarts- och påfartsgator (se kartan nedan).

**G) CYKLISTER I KLÄM**

Ska bilister alltid lämna företräde åt cyklister? Här finns det stora risker för missförstånd då det generellt gäller att den som kör moped eller cyklar in på en körbana från ett cykelfält har väjningsplikt.

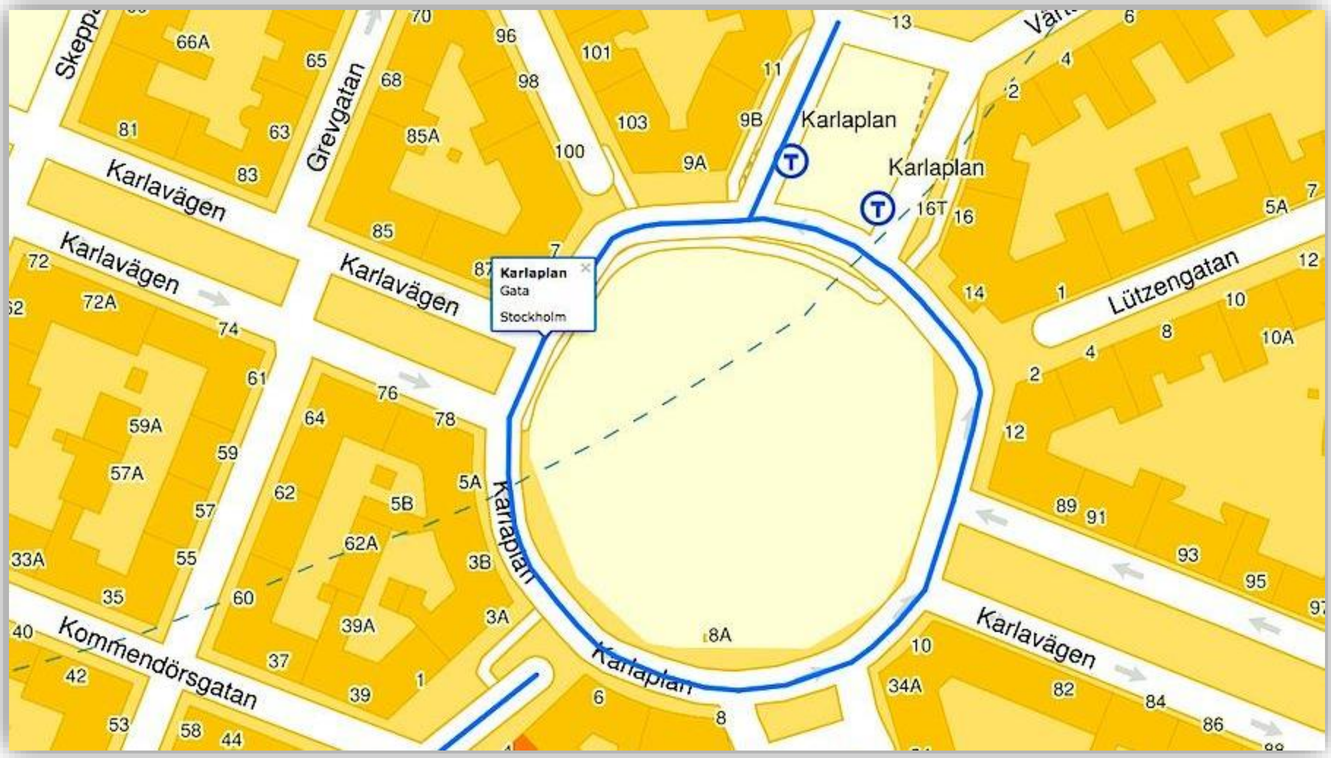
Risken är också stor att många lever kvar i de gamla reglerna då man från 1 september 2014 ändrade på reglerna för cykelöverfart och cykelpassage. Cykelöverfart är som ett övergångsställe, bilisterna har väjningsplikt mot cyklisterna. En cykelöverfart märks ut i vägen med två prickade linjer. Om det efter utfarten från cirkulationsplatsen finns en korsande "cykelpassage" (hette tidigare cykelöverfart) ska bilisterna lämna företräde.

**En cyklist som cyklar** på ett övergångsställe måste låta bilarna passera först. Men en cyklist som hoppar av cykeln och leder den över övergångstället räknas som gångtrafikant – då måste bilarna stanna. Givetvis är det heller inte tillåtet att köra på en cyklist, även om den gör fel och cyklar på ett övergångsställe. Bilförare har väjningsplikt mot alla som är på en cykelbana men eftersom det inte finns någon standardiserad utformning av cykelbanor kan det ibland bli svårt att känna igen dessa.

En skillnad för cyklister och mopedister är att de får använda kollektivkörfält (bussfil). Men de måste lämna företräde för bussar som lämnar hållplatsen.

**Till allra sist hoppas vi** att alla nu kommer ihåg det som svenska bilister är grymt dåliga på – att "blinka ut". De undersökningar som gjorts visar att mer än hälften glömmer högerblinkers när de kör ut ur en cirkulationsplats. Våra empiriska studier här på redaktionen i Solna talar för ännu högre siffror än så, högst en av fyra använder högerblinkers i rondell. Att bevaka cirkulationsplatser är inte högsta prioritet för trafikpolisen, eftersom man anser sig göra bättre nytta på andra ställen. Men hade polisen lagt mer tid på rondellerna hade det gett stora inkomster till statskassan.

**Missa inte denna läsning:**
**10 tecken som avslöjar en civil polisbil – lär dig knepen**
**Polisen visar nya vapnet i jakten på olagliga bilförare**




*Det finns regler och det finns undantag. Karlaplan är ett undantag, här ska man släppa in fordon i rondellen – högerregeln gäller.*

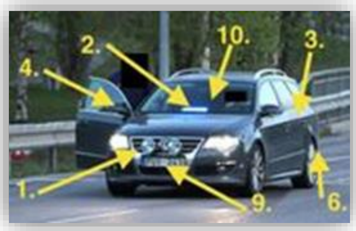


*Finns det ett obevakat övergångsställe (utan ljus) gäller det att se upp. Skulle du missa att en fotgängare är på väg över kan det inte bara bli farligt, det kostar 3.000 kronor om polisen ser din miss.*



*Ska vi vara riktigt petiga heter den här typen av korsning inte rondell, utan cirkulationsplats. Rondell är det lilla, runda området i mitten av cirkulationsplatsen – där man lämpligen inte kör, alltså.*

**Mer information:**
Transportstyrelsen – "Så kör du i cirkulationsplats med rondell"
Illustrationerna ovan är hämtade från Transportstyrelsens information, klicka på länken ovan för att ladda hem pdf-dokument.




**10 tecken som avslöjar en civil polisbil – lär dig knepen**




**10 knep som får din bil såld snabbare på Blocket – till rätt pris**



**Tio saker du måste veta när du startar bilen en kall vinterdag**

GRANTURISMO

## 13. Porsche 911 Targa

**Gran Turismo Magazine nr.5 2014**

**I många år har Targaversionen av Porsche 911 varit klart billigare än de övriga. Frågan är om det snart är slut på det?**



En och en halv miljon för en sjuttiotals-Targa! Visst låter det absurt, men som priserna på gamla Porschar dragit iväg på senare tid är det väl bara att vänja sig.

Porsche Targa presenterades på Frankfurtsalongen 1965, men produktionen kom inte igång direkt och de första exemplaren lämnade fabriken i januari 1967. De tidiga bilarna hade en mjuk, löstagbar bakruta, men man hade många problem med läckage och redan i augusti 1967 introducerades den fasta glasrutan som alternativ.

Bägge varianterna bygges under ett knappt år, men redan hösten 1967 förlängdes hjulbasen hos alla versioner av 911 och 912, från 1 211 millimeter till 1 268 och det gör att bara 2 894 exemplar av Targa med kort hjulbas byggts och det är dessa – med mjuk bakruta – som är de mest eftersökta av alla Targamodeller. Är den dessutom en 911S som bara gjordes i 1 160 exemplar, så kan den bli hur dyr som helst …

Värt att notera är dock att det endast är original-S som är värda topp-priser. På grund av att alla varianter av 911 är så snarlika, vilket gör att de i princip går att uppdatera till vilken specifikation man vill, är alla extra noga med att de måste vara original för att samlarna ska bry sig.

Nästa höjdpunkt i historien är 1972 års modell, som utmärker sig genom det utvändiga oljepåfyllningslocket i höger bakskärm. Den byggdes från augusti 1971 till samma månad året efter. Tidiga 911:or, och speciellt Targabilar, är mycket rostkänsliga och fina orörda exemplar är ovanliga. Det gäller att som spekulant försäkra sig om att bilen inte är rostig och framför allt – att den inte är felaktigt rostlagad! Så långt den mest eftertraktade, så kallade F-serien.




Nästa grundmodell, kallad G-serien, är den mest långlivade och trots många olika utföranden levde grundkonstruktionen ända från 1974 till 1989 då den ersattes av 964. Den kännetecknas bland annat av de klumpigare, kantiga stötfångarna, kraftigare ytterbackspeglar och mer dominanta tröskellister.

En viktig nyhet var när man 1975 började varmgalvanisera alla karosser. Rostskyddet var dock inte så bra som man först trodde och det var först efter en kraftig förbättring av processen 1986 som karosserna fick ett mer långlivat skydd. Med SC-versionen 1977 följde också möjligheten att välja till servobromsar utan kostnad.

I november 1974 tog den nya Turbomodellen över rollen som prestandaledare från RS-versionen och till 1978 minskade man modellutbudet till att bara omfatta SC och Turbo, men man fick vänta ända till 1987 innan det gick att köpa en Turbo i Targautförande.

Trots att Targan fick konkurrens av en Cabriolet 1982 fortsatte den att vara populär och stod för över 25 procent av hela G-serieproduktionen. I oktober 1984 införde man också möjligheten att välja till "Turbo-look" och med det följde även utvecklingen mot allt bredare däck och fälgar även på den vanliga modellen.

G-modellen med sina klumpiga stötfångare är den minst eftertraktade av alla 911:or, men även de har börjat klättra rejält prismässigt. Driftsäkerhetsmässigt bäst är de med 3,2-litersmotorn som kom i augusti 1983. Den saknar bland annat tidigare modellers kamkedjespännarproblem och eventuella störningar är oftast av elektronisk art. När 964-serien introducerades handlade det om en till stor del ny bil.

Som vanligt med Porschar är prisspridningen stor, beroende på motorval och skick. Targan har länge varit mindre värd än övriga 911:or, men i takt med att coupéerna dragit iväg har även Targan ökat markant i pris. Dyrast är de tidigaste och den i Targa-sammanhang ovanliga S-modellen. Från starten till och med 1973 byggdes bara dryga 8 900 Targa i S-utförande. Kombi¬nerar man tidig och S blir det bingo.

Framvagnen fick MacPhersonben och bakvagnen fjäderben. Dessutom var 3,6-litersmotorn med dubbeltändning ny. Mest spännande var dock fyrhjulsdriften, 964 fanns inledningsvis bara med denna nya teknik, från hösten 1988. Först våren efter kom Carrera 2-versionen som är en enklare och driftsäkrare bil. Tyvärr medför fyrhjulsdriften höga service- och reparationskostnader då den är långt ifrån problemfri.

Men lustigt nog var 964 ovanlig i Targautförande, bara 4 863 exemplar tillverkades och med tanke på att de idag är relativt billiga är det kanske läge att satsa på en 964. De kan bara öka i värde. Efterföljande modeller hade glastak istället för typiskt Targautseende och vi lämnar dem för att kanske återkomma vid ett senare tillfälle.



*Tidig 911 Targa inredning*



*964-generationen av Targa*




*911 Targa 4 GTS (991) 2015*

## 14. Grattis Cadillac Eldorado Biarritz!

Publicerad 7 oktober 2009

**TEXT Carl Legelius**

**Idag firar vi Birgitta och Britta. Men på Klassikers unika vis även Biarritz. Cadillac Eldorado Biarritz. Hurra!**



Biarritz är en stad i sydvästra Frankrike alldeles vid Biscayabukten. Bad och kurort på samma gång. Cadillac lät sig 1956 inspireras av sitt franska arv och döpte cabrioletversionen av fina modellserien Eldorado till Biarritz.

Biarritz var inte den dyraste Cadillacen, det var den extrema Eldorado Brougham med sitt karaktäristiska borstade rostfria tak som sattes samman hos Pininfarina i Italien1957-58.

Inte näst dyraste för det var limousinen Series 75 men bra dyr var ändå Eldorado Biarritz.

Biarritz såldes som Cadillacs exklusivaste convertible. Andra till utseendet snarlika convertibles bytte genom åren namn mellan Series 62, Seville och De Ville.

Den mest säljande Eldoradomodellen var annars Seville vilken också fanns som tvådörrars hardtop.

Eldorado Biarritz tillverkades i första etappen mellan 1956 och 1964 med varierande specifikationer men ändå alltid ansedd som toppmodellen bland Eldorados.

1961-64 års Biarritz var inte längre lika utstickande jämfört med vanliga Eldorado Seville. Utrustningsnivån sänktes och de yttre kännetecken gjordes mer diskreta, borta var Biarritzens speciella kromlistkollage.

1976 kom ordet Biarritz till användning igen. Denna gång som ett utrustningspaket för den numer framhjulsdrivna Eldorado.

Det mest spektakulära tillbehöret, gick att beställa mellan 1979-85 och bestod i att främre takhalvan försågs med ett hölje av borstad aluminium medan bakre halvan kläddes med ett tjockt stoppat vinyltak.

Många av de vräkigaste tillbehören försvann 1985 men utrustningspaketet Biarritz fanns kvar till 1991 i mindre omfattning. Där efter försvann Biarritz in i dimmorna igen.



*Cadillac Eldorado Biarritz 1956*



*Biarritz 1957*



*Biarritz 1958*



*Maxade fenor på maxad Biarritz 1959.*



*Över berg och genom dalar med framhjulsdrivna Eldorado 1979. Biarritz var nu ett utrustnings-paket som det gick att beställa mer eller mindre av. Fortfarande var dock Eldorado Biarritz en "fullsize".*



*Biarritz 1982*



*Mindre och klenare det blev Eldorado Biarritz definitivt med tiden.*
*Men ändå ser väl denna vita vagn från 1983 fortfarande lite maffig ut!?*

Läs mer om: Cadillac Eldorado



Hasses lågmilare
Orkesterledaren Hasse hittas tack vare de anonyma vännerna i Sundsvall. Arne väljer ett sjukhus som bakgrund för lågmilaren. 1

Kandidat #11 Cadillac Eldorado 1963
Det är dags att rösta fram Årets Klassiker 2015! Här är kandidat nr 11, Bo Rönnbäcks Cadillac Eldorado!

Grattis Cadillac Eldorado!
Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Ernst och Erna har namnsdag passar vi på att hylla Eldorado!

**SLUT**